

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar belakang**

Kota Malang adalah sebuah kota yang terletak di Provinsi Jawa Timur, Indonesia. Kota yang berpenduduk 873.716 jiwa ini (2015) berada di dataran tinggi yang cukup sejuk, terletak 90 km sebelah selatan Kota Surabaya, dan wilayahnya dikelilingi oleh Kabupaten Malang. Luas wilayah kota Malang adalah 110,06 km<sup>2</sup> (*Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Malang*). Malang merupakan kota terbesar kedua di Jawa Timur setelah Surabaya. Bersama dengan Kabupaten Malang dan Kota Batu, Kota Malang merupakan bagian dari kesatuan wilayah yang dikenal dengan Malang Raya. Selain itu Kota Malang dikenal juga dengan semboyan Tri Bina Citra yaitu sebagai Kota Pendidikan, kota industry dan kota pariwisata yang mencerminkan profil potensi ekonomi Kota Malang.

Angkutan umum di Kota Malang yang bisa disebut angkutan kota atau angkot adalah salah satu sarana transportasi yang digunakan untuk melayani aktifitas masyarakat di Kota Malang. Angkot menjadi urat peredaran ekonomi di Kota Malang, namun saat ini angkutan umum semakin sepi penumpang karena masyarakat lebih banyak menggunakan kendaraan pribadi dari pada angkutan umum. Kondisi semacam ini terjadi di sebagian kota-kota di Indonesia tidak terkecuali Kota Malang, ada banyak permasalahan yang terjadi salah satunya adalah banyaknya angkutan kota

yang beroperasi namun untuk okupansinya hanya setengah bahkan kurang dari setengah okupansi serta penyediaan pelayanan angkutan umum yang tumpah tindih.

Dari tahun ke tahun permasalahan transportasi belum menunjukkan perkembangan kearah yang baik, Terdapat sekitar 25 trayek angkutan umum di Kota Malang. Angkot di Kota Malang memiliki ciri khas unik sebagai penanda keberadaan jalur angkot tersebut, rute angkot ditunjukan dengan akronim yang terdapat dibagian depan dan belakang mobil seperti pada trayek AL yang melayani rute Arjosari – Landungsari.

Angkot jalur AL (Arjosari-Landungsari) adalah angkutan kota Malang yang beroperasai melayani penumpang dari terminal Arjosari ke terminal Landungsari ataupun sebaliknya. Panjang rute angkot jalur AL yaitu  $\pm 17,2$  km. Jumlah total armada angkot jalur AL sebesar 106 kendaraan. Oknum supir angkot jalur Arjosari-landungsari masih sering melakukan penyimpangan trayek, dimana Terkadang ada juga angkot yang putar balik di depan stasiun KA kota Baru belum sampai di pemberhentian terakhir Arjosari maupun Landungsari. Setiap kali berangkat angkot AL mengangkut rata-rata 8 penumpang sekali berangkat, namun terkadang dilapangan sebuah armada angkutan umum dapat dipaksa memuat 16 orang. Waktu yang ditempuh angkot AL  $\pm 1$  jam dan selisih waktu antara kendaraan 2 sampai 3 menit.

Dari permasalahan yang diurai diatas, perlu diadakan studi evaluasi kebutuhan jumlah armada angkutan umum penumpang jalur AL dengan

mempertimbangkan produktivitas angkutan umum penumpang dan parameter kinerja yaitu load faktor, frekuensi, headway dan kecepatan tempuh.

## **1.2 Identifikasi Masalah**

1. Banyaknya masyarakat yang lebih menggunakan kendaraan pribadi
2. Jumlah penumpang angkutan umum penumpang rute Arjosari-Landungsari pada jam sibuk rata-rata 8 penumpang namun fakta dilapangan sebuah armada angkutan umum dipaksa memuat 16 orang.
3. Waktu tempuh angkutan umum penumpang rute Arjosari-Landungsari rata-rata 1 jam dengan jarak tempuh  $\pm 17,2$  km.
4. Sebagian angkutan umum penumpang rute Arjosari-Landungsari tidak beroperasi sesuai rute yang menjadi ijin trayek.

## **1.3 Rumusan Masalah**

1. Bagaimana kinerja angkutan umum penumpang trayek AL di kota malang saat ini (2016) ?
2. Bagai mana produktivitas angkutan umum penumpang trayek AL di kota malang saat ini (2016) ?
3. Berapa besar jumlah kebutuhan armada angkutan umum penumpang trayek AL di kota malang saat ini (2016) ?

## **1.4 Batasan Masalah**

1. Tidak membahas pendapatan supir maupun operator angkot.
2. Tidak mengistimasi biaya operasional kendaraan (BOK) dan tariff angkutan.
3. Tidak membahas pelayanan terhadap tingkat kepuasan penumpang

4. Tidak membahas perilaku pengemudi, dampak sosial dan aspek lalu lintas.
5. Tidak memperhitungkan tingkat pertumbuhan ekonomi masyarakat.

### **1.5 Tujuan Studi**

1. Untuk mengetahui kinerja angkutan umum penumpang trayek AL di kota malang saat ini (2016) ?
2. Untuk mengetahui produktivitas angkutan umum penumpang trayek AL di kota malang saat ini (2016) ?
3. Untuk mengetahui berapa besar jumlah kebutuhan armada angkutan umum penumpang trayek AL di kota malang saat ini (2016) ?

### **1.6 Manfaat Studi**

Manfaat studi ini diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan dan masukan bagi instansi terkait untuk memperbaiki pelayanan angkutan umum penumpang Kota Malang.